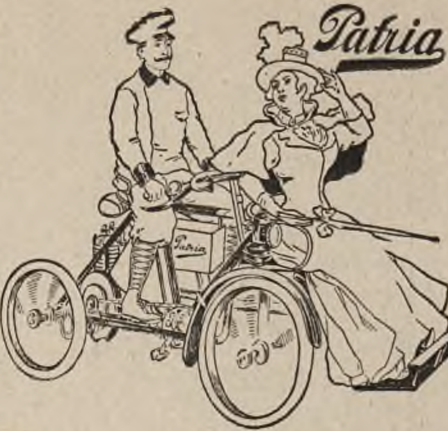


Fabryka kół „Patria"

Towarzystwo komandytowe

ALFRED WEIDLER

i Spółka

we Wiedniu, II/7 Handelsquai, 92.

Fabryka macierzysta

w **SOLINGEN.**

Wyłączne zastępstwo dla Galicyi, skład fabryczny i szkoła jazdy

we Lwowie,

ul. Trzeciego Maja róg ul. Kościuszki.

PATRIA

Koła do jazdy

koła motorowe i pakunkowe

o najwyższej dokładności wykończenia.

Wszystkie części własnej fabrykacyi.

Wszystko kute lub ciągnione, nic lanego.

Rama nie do zniszczenia.

Lutowania niewidoczne.



Rok. V. Dnia 5. listopada 1899. Nr. 21.

Przedpłata:

z przesyłką pocztową:

rocznie . . 4 zł.
półrocznie . 2 „
kwartalnie . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych:

rocznie . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu,

Organ urzędowy

Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.

Wychodzi 5. i 20. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:

KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:

1 strona . . 24 złr.
1/2 strony . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „

Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya **we Lwowie,** ul. Szopena 7.

W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek

Wszyscy członkowie Lwowskiego Klubu Cyklistów otrzymują „KOŁO“ bezpłatnie.

Garstka wrażeń z wycieczki.

Skreślił K. Hemerling.

Dokończenie.

Z redakcyi „*Radfahr-Humoru*“ wybraliśmy się jeszcze na przechadzkę po mieście dla zwiedzenia dalszych osobliwości, a wieczór spędzilismy w „Deutsches Theater“. Jest to jedyne w swoim rodzaju cacko w stylu barokowym, zbudowane z niebywałym przepychem, zdobne w wspaniałe freski pędzla Ferdynanda Wagnera. W parterze i w lożach ustawione są nakryte stoliki i krzesła. Przejścia poza parterem i lożami pierwszego piętra zdobne w oryginalne smyrneńskie dywany, po obu stronach prześliczne palmowe ogrody, dalej salon japoński, sala srebrna i t. d.

Zajmujący program składał się z dwóch przepięknych baletów, popisów gimnastycznych na drążku, popisu znakomitej pary jeźdźców na łyżwach kółkowych, kinematografa, zadziwiających popisów z tresowanemi fokami i psami morskimi itp.

Następnego dnia zwiedziłem doroczną wystawę sztuk pięknych i wystawę przyjaciół sztuki, naturalnie dość pobieżnie, gdyż na dokładniejsze zwiedzenie trzebaby ofiarować przynajmniej dni kilka lub kilkanaście, zwiedziłem jeszcze i inne polecone mi ważniejsze punkta miasta.

Za krótkim był mój pobyt w tem wspaniałem mieście, abym mógł powiedzieć, że je poznałem, a tem mniej piękne jego okolice, którym tylko z okien wagonu mogłem się pobieżnie przyjrzeć.

Co to np. za dziwo dla nas, że się tam żyda prawie nie widzi jest ich tam bowiem na 450.000 mieszkańców zaledwie 8.000; co za dalsze dziwo, że za pokój elegancki na pierwszem piętrze elektrycznie oświetlony, pachnący czystością w pierwszorzędnym hotelu płaci się ze wszystkiem 1½ marki, t. j. 90 ct. dziennie i przy płaceniu nie widzi się całego szeregu kelnerów wyciągających ręce po napiwek; co za dalsze dziwo, że np. za 1 markę dostaje się bardzo dobry objad z czterech dań, a jakie tam wyśmienite i tanie piwo.

Imponującym też jest w Monachium ruch cyklowy. Od wczesnego ranka roi się tu wszędy od cyklistów; wszystko tu jeździ od najmłodszego do najstarszego, od robotnika do przedniego gentelmena, na rowerach, tandemach, tricyklach i motorach. Roją się też tricykle transportowe z pieczywem, mlekiem, owocami i innemi towarami. Znaczna część mieszkańców używa

też tu przez całe lato wyłącznie wygodnego ubioru sportowego.

Pod względem gościńców w okolicy Monachium jak i w całej Bawaryi, twierdził redaktor Roninger, iż nietylko nie ustępują w dobroci gościńcom w Kameralnych dobrach solnych lecz nawet są o wiele lepsze! Trudno mi w to uwierzyć, ale przecie p. R. jeździ często i tu i tam i trudno mu odmówić kompetencyi w ocenie dróg.

Tegoż dnia wybrałem się wieczorem z Monachium wprost do Pragi, gdzie w miłem towarzystwie pp. Guszalewiczów spędziłem resztę urlopu. Miałem też sposobność usłyszeć p. Guszalewicza dwukrotnie na scenie w operach „Biała dama“ i „Córka pułku“ i delektować się spiewem jego i reszty doborowego ensemblu.

Tak więc dość ruchliwie spędziłem krótki mój urlop; z zasobem miłych wrażeń, pokrzepiony na ciele i duszy — powróciłem do Lwowa w dalsze jarzmo pracy biurowej z postanowieniem jednak odbywania podobnych wycieczek co roku.



Touring - Cluby.

(*Turystyczne stowarzyszenia związkowe dla sportu kolarskiego*).

Napisał Wacław Krzepowski.

(Ciąg dalszy,)

Pierwszym, a zatem najstarszym turystycznym klubem kolarskim jest angielski „*Cyclists' Touring Club*“ (London, 47, Victoria St. Westminster), który powstał w 1878 roku. Związek ten służył za wzór później powstającym podobnym stowarzyszeniom. Wiele przedsiębiorczości i zaufania w chwalebną myśl musieli posiadać założyciele tego specyalnego kierunku w sporcie kolarskim, że obrali jako jedyny cel związku turystykę, przy użyciu koła jako środka komunikacyjnego. Projekt był dodatni i zupełnie na czasie, znalazł licznych zwolenników i rozwinął się szeroko, zostając wiernym rzuconym przez założycieli ideom. Naturalnie, początkowo ilość członków była nieliczną, konstrukcya koła nie była jeszcze tak udoskonaloną, aby je można było używać na dalekie wycieczki. W miarę jednak udoskonalania mechanizmu koła, powiększała się też w krainie ojczyzny kół ilość miłośników nowego sportu. W roku 1895 po rozmaitych zmiennych losach, angielski związek osiągnął już liczbę 16.000 członków. Zwycięstwo było zatem zapewnione, a dalszy wzrost zależny był tylko od czasu Następne lata 1896 i 1897 — można powiedzieć — były tłuste lata w olbrzymim rozwoju kolarstwa w krajach cywilizowanych.

Jak wszędzie tak też było w Anglii, że nastąpił nagły wzrost członków związku, mimo, że częściowo rywalizowało z nim nowe stowarzyszenie „*National Cyclists' Union*“, które jednak miało za zadanie uprawianie sportu kołowego, a nie turystyki. W 1896 roku liczył „*Cyclists' Touring Club*“ już 34.600 członków, w 1897 roku 44.000, a przy końcu 1898 roku osiągnął związek liczbę 55.000 członków. Z bieżącego roku dokładnych cyfr nie posiadam, lecz z zapisków dziennikarskich można sądzić, że cyfra ostatnia o kilkanaście tysięcy się powiększyła, bo same ostatnie zgłoszenia, które nie są jeszcze wliczone, wynoszą kilka tysięcy.

Pomijam działalność związku w granicach cesarstwa angielskiego, gdyż ta idealnie przeprowadza ogólny program Touring klubów, co w poprzednim artykule wymieniłem; — o tem możnaby wiele napisać. Aby jednak przedstawić rozmiary tych czynności, przytoczę ruch majątkowy tego związku, o czem zeszłoroczne sprawozdanie roczne zarządu nas objaśnia.

Roczna wkładka członka wynosi około 3 zł. Roczny dochód związku przyniósł 5.246 funtów szterlingów, z czego w kasie pozostało 4.648 ft. szterl. w papierach zaś wartościowych było przeszło 11.000 f. str. Dochody bieżące używane są przeważnie na rzecz wszystkich członków związku, jak naprzykład na: bezpłatny rocznik, sporządzanie tanich a dokładnych kart sytuacyjnych, na zniżenie cen już istniejących przewodników turystycznych i t. p. W bieżącym roku majątek związku C. T. C. wynosi przeszło 180.000 złr.

Powtarzam jeszcze raz przeszło *55.000 członków* i *180.000 zł. majątku*, są to cyfry imponujące, jestto stanowisko związku, z którym należy się liczyć, i który może też skutecznie działać na korzyść swych członków, to też w Anglii turystyka na kole kwitnie w całej pełni.

Jakże u nas przedstawia się turystyka kolarska? Odpowiedź na to pytanie pozostawiam czytelnikowi samemu...

(C. d. n).



†

Jan Wondraczek.

(Wspomnienie pośmiertne).

W dniu 29. z. m. odprowadziliśmy w Przemyślu zwłoki Jana Wondraczka na miejsce wiecznego spoczynku. I zawarła się mogiła nad człowiekiem w pełni sił wieku (nieboszczyk liczył lat 43), którego rady i ręki nie brakło nigdzie, gdzie chodziło o jakąś pożyteczną dla społeczeństwa pracę, a którego ubytek tak dotkliwie odczują instytucye i towarzystwa, w których śp. Jan Wondraczek, tak gorliwie i skutecznie pracował.

Jako młody chłopak — z zawodu technik — dosłużył się śp. Wondraczek rangi porucznika przy inżynieryi wojskowej. Po kilku latach porzucił jednak zawód wojskowy i przeniósł się do kolejnictwa gdzie pracował przy budowlach, wreszcie przed laty kilkunastu założył w spółce z śp. Wiktorem wielki skład nafty w Przemyślu. Jako inteligentny kupiec potrafił swą rzetelnością i akuratnością zjednać sobie jak najobszerniejszą klientelę, zajął między kupiectwem przemyskiem wybitne miejsce i zdobył sobie powszechne zaufanie, tak że jego zdanie i rada w niejednym wypadku były rozstrzygającemi. Równocześnie nie zaniedbywał pracy we wszystkich niemal humanitarnych instytucyach, a szczególniej „Sokół“ przemyski ma mu wiele do zawdzięczania. Zasłużył się on tam jako długoletni członek wydziału, jako zapobiegliwy skarbnik budowy własnego a tak wspaniałego gmachu, a wreszcie jako kilkoletni gorliwy pracownik w zarządzie oddziału kolarzy przemyskiego Sokoła.

Cyklistyka straciła też w nim dzielnego rzecznika i pracownika. Poznawszy zalety jazdy na kole, nie szczędził ciężkiej pracy a nawet znacznych kosztów, by sportowi naszemu przysporzyć jak największą liczbę nowych adeptów. Przez lat kilka wyprowadził w szkole „Sokoła“ kilkuset uczni, a dla osób, które nie mogły mieć przystępu do Sokoła założył własnym kosztem osobną szkołę, która również wykształciła w jeździe na kole znaczny zastęp uczni i uczennic. Założył też u siebie skład rowerów, a sprzedając je z bardzo skromnym zyskiem, przyczynił się i w ten sposób wielce do spopularyzowania naszego pięknego sportu.

Lwowski K. C. traci w nim swego konzula na Przemyśl.

Człowiek ten nie wiedział w ogóle co to odpoczynek; w ciężkiej pracy od świtu do nocy schodził mu dzień za dniem: czy dla siebie czy dla drugich pracował zawsze z równą a zadziwiającą wytrwałością i gorliwością. Jeżeli chodziło o jakąś radę lub pomoc dla dobrej sprawy — nikomu i nigdy jej nie odmówił.

Przy ustawicznej pracy — nie miał czasu śp. Jan pamiętać o swojem zdrowiu, zdawało mu się, że ono jest niespożyte, że nic mu nawet zaszkodzić nie może. Tymczasem, kiedy w roku zeszłym pewnego razu wyszedł pod wieczór za lekko ubrany, zaziębił się i dostał zapalenia płuc; nie wyleczony należycie, opuścił łoże i zaziębił się powtórnie; od tego czasu nie powrócił już do zdrowia — rozwinęła się choroba piersiowa, a następnie sercowa. Meran, Arco, a wreszcie i Zakopane nie zdołały mu już powrócić straconego raz zdrowia. W tydzień po powrocie z Zakopanego, dostał wybuchu krwi i zasnął na rękach kochającej małżonki, osierocając dwoje małych dziatek.

Jak wielką cieszył się nieboszczyk miłością bliźnich najlepszym był dowodem ten nieprzeliczony orszak żałobny, liczne deputacye, sztandary i wieńce, podniosłe śpiewy chóru przemyskiego, a wreszcie rozrzewniające przemówienia druha Kusiby, w którem pożegnał nieboszczyka imieniem „Sokoła“, kolegów i przyjaciół.

Cześć pamięci! serdecznego przyjaciela, zacnego a nieodżałowanego druha

Oby mu ziemia była lekką.

Kazimierz Hemerling.



Siodełko.

Kwestyę tę omawia dr. med. Karol Uhl w czasopiśmie monachijskiego Touring Clubu, w sposób, który zasługuje zewszech miar na powtórzenie:

„Mimo, że kwestya ta tylokrotnie jest w pismach fachowych omawianą, mam przecie przekonanie iż do zupełnego jej rozwiązania, wiele jeczcze wody w Isarze upłynie, a może i niejeden most na niej runie. Że zwyczajne od początku jak i obecnie przeważnie używane siodełko wcale nie jest miłem w użyciu i cały ma szereg błędów, wie to każdy, szczególniej kiedy sobie przypomnie czasy nauki i pierwszych wyjazdów na stalowym rumaku Nie jeden okrzyk bolu musiał być stłumionym, niejedno westchnienie świadczyło o podziemnych katuszach. A cóż dopiero mówić o kobietach! Przypomną sobie one także, jak to na pierwszych wycieczkach, kiedy od niedawna może znany towarzysz, widząc na bledniejącej twarzyczce zmieniony wyraz i jakąś wymuszoną pozycyę przy zwalniającej się szybkości jazdy, z troską zapytywał jak się jej jedzie, z uśmiechniętą odpowiadały miną: „Ależ doskonale — jazda jest zachwycająca". A tymczasem zgrozą przejmowała ją myśl o tych 20 km., które może jeszcze były do przebycia. Wszakże trudno jej określać, gdzie jej jazda dolega

Dopiero po miesiącach jazdy, powoli przyzwyczajenie się bierze górę nad dolegliwościami; do wszystkiego można się przyzwyczaić, a więc i do złego siodełka. Co więcej, człowiek przyzwyczaja się do tego tak dalece, iż trudno mu się potem zdecydować na inną formę siodełka. Bardzo niewielu troszczy się o to, że złe siodełko niekorzystnie może wpływać na zdrowie. A przecież owo długie wąskie siodełko, sprowadzić może w organizmie szereg zaburzeń, nie mówiąc już o rozmaitych cięższych i dłuższych chorobach. O chorobach tych nie wiele się słyszy pomiędzy jeżdżącymi; tylko my lekarze możemy w to rzeczywiście z bliska zajrzeć. Na tych siodełkach właściwie wcale się nie siedzi, ciało nie spoczywa jak to być powinno na obu kościach siedzeniowych, ono wisi formalnie na owej wąskiej części siodełka, jak — ot tak, jak kawałek bielizny na sznurze. Organa siedzeniowe, tak pomysłowo i odpowiednio przez naturę wymodelowane, nie wchodzą tu wcale w użycie, a natomiast ma ciężar całego ciała spocząć na międzykroczu Ależ międzykrocze wcale a wcale się ku temu nie nadaje. Ono jest miękie i uraźliwe, pod delikatną skórą mieszczą się obfite naczynia krwionośne i ważne organy. Straszliwy nacisk wywiera na nie siodełko, które tu działa jakgdyby ostra krawędź i w barbarzyński sposób wstrzymuje dopływ krwi. Twierdzę stanowczo, iż w tem właśnie leży przyczyna tak nędznego trzymania się wielu z naszych cyklistów. Cyklista przenosi mimowolnie cieżar ciała w części na kierownicę, czując, że w ten sposób lepiej siedzi; odejmuje trochę ciężaru międzykroczu. Proste naturalnie siedzenie, z łagodnem pochyleniem się naprzód — potrzebnem przy szybszej jeździe — jest dla niego przez czas dłuższy wpost niemożliwem.

Odpowiednio zbudowane siodło nie powinno wcale dotykać międzykrocza, lecz umożliwić rzeczywiste siedzenie na częściach ciała ku temu przeznaczonych t. j. na kościach siedzeniowych, które przezorna natura powlokla należytym podkładem mięsnym.

Takiem siodłem jest tzw. siodło „Christy". Liczne inne modele zbudowane zostały na wzór tego siodła*), a wymieniam tu tylko tę jedną nazwę, gdyż o ile wiem, było to siodełko pierwszem, zbudowanem na racyonalnych podstawach i w odpowiednej formie, a nadto odbyłem sam na tem siodle tysiące kilometrów i przekonałem się o jego wartości, gdyż o ile poprzednio na siodle zwyczajnem była mi jazda męczarnią o tyle siodełko Christy nie sprawiło mi najmniejszych dolegliwości

Dla czego jednak tylu cyklistów, którzy siodła tego próbowali, nie mogli się na nie zdecydować? Wedle mego doświadczenia, polegało to na złem ustawieniu siodełka. Z reguły popełnia się przy tem dwa błędy. Ustawiamy siodło za wysoko i zanadto naprzód. Nawet kupcy sprzedający rowery, nie zawsze mają o tem pojęcie, że siodełko Christy musi być inaczej ustawione, aniżeli inne siodełka. Ono musi być tak ustawione, aby kości siedzeniowe stale mogły na niem spoczywać i nie mogły się naprzód lub wstecz posuwać. Ażeby należycie siedzieć, trzeba się zrzec zupełnego wyciągania nogi, a noga musi

*) Jak np. „Durania" (Hugo Boheim w Duren), „Reform" (Thoman et Buttner w Lipsku), „Firmus" (Firmusgesellschaft fur Gummiersatz w Berlinie) itp.

być przy najniższej pozycyi pedału cokolwiek ugiętą, co zresztą nie przeszkadza wcale rozwinięciu całej siły — a wiem to z własnego doświadczenia. Jeźdźcy niskiego wzrostu mają często trudności z ustawieniem siodełka z powodu wysokiej budowy ramy, toteż powinniby fabrykanci budować dla nich niższe ramy. Skoro siodło Christy za wysoko jest ustawione gniotą przednie jego krawędzie o nogę. By gniecenia tego uniknąć, nachyla je zwyczajnie cyklista naprzód, a wówczas znów zsuwa się ciało naprzód, co jest wielce niemiłem i męczącem Ale siodło powinno stać zupełnie poziomo, a mimo tego nie sprawiać żadnego nacisku Aby uniknać zsuwania się i gniecenia, musi być siodło dostatecznie wstecz posunięte. Sznurek naciągnięty od łożyska korbowego do środka krzywizny siodełka (gdzie się od dziuba siodełko rozszerza) musi być równoległym do ramienia przekątnego. Linia od krzywizny siodełka do pięty jeźdźca — przy tylnej pozycyi pedału -- musi być prosto padłą. Skoro siodełko będzie bardziej naprzód wysunięte, to przy każdym obrocie korby, w chwili kiedy się pedał znajdzie w tyle, musi być ciało z siodła podniesione; wówczas ciało zesuwa się naprzód, a krawędź siodła gniecie.

Ważną też rolę odgrywają w siodle poduszeczki. Najlepszym na nie materyałem, według mego zapatrywania jest osypka z prosa. W każdym razie muszą być obie poduszeczki należycie zrobione. Przy takich poduszeczkach unika się ucisku na jedno miejsce, a ciśnienie rozkłada się równomiernie na całą powierzchnię siedzenia, albowiem osypka napełniająca poduszeczki łatwo się rozsuwa i zastosowuje do kształtów płaszczyzny siedzenia. Poduszeczki powinny być dokładnie napełnione, jednak nie zanadto twardo; wówczas siedzenie będzie wygodnem, a i przy dalszych jazdach zawsze zostanie wygodnem. Równomierne rozłożenie się ciężaru, na całej płaszczyźnie siedzenia, zapobiegnie też wspomnianemu zesuwaniu się z siodła.

Wiem to, że znaczna większość młodych i lekkich jeźdźców, mimo odczytania tego artykułu nie zechce się pozbyć swego starego siodła i zastąpić je nowem, droższem siodełkiem Christy. Wiem również, że u pewnej klasy jeźdźców, u których główną jest rzeczą jak największa szybkość jazdy, a którzy prawdopodobnie tylko wskutek tej szybkości, nie będą nawet mogli znaleźć dość czasu na odczytanie moich trochę obszerniejszych, aniżeli zamierzałem wywodów, przejście do hygienicznie odpowiedniego siedzenia, jakie nastręcza siodło Christy — byłoby także trudniejszem z powodu ich przyzwyczajenia się do pochylonej przy szybkiej jeździe pozycyi. Odzywam się tu jednak do znacznej liczby kolegów sportowych którzy na kole chcą naprawdę siedzieć i chcą być wytrwałymi turystami.

Najbardziej jednak leżą mi na sercu nasze jeżdżące na kole damy. Dla nich to najtrudniej jest przywyknąć do obecnej formy siodełka i zapewne niejedna z nich z ciężkiem sercem zaniechała jazdy tylko z tego powodu, iż siodełka znieść nie mogła".

Koło

i obchodzenie się z niem.

(Dokończenie.)

VIII. Ubior cyklisty.

Aby módz zalety roweru — ze względu na szybkie i lekkie poruszanie się z miejsca — należycie wyzyskać, potrzeba się też stosownie przyodziać. Jaki ubior miałby być najpraktyczniejszym, trudno postawić jakąś regułę; niechaj każdy dla siebie wyprobuje, co mu się wyda najlepszem. Mimo tego podamy tu niektóre ogólne uwagi.

Ubior powinien być lekki aby zbytnio nie grzał. Najpraktyczniejszym materyałem na ubior uznaną została wełna, gdyż ta w porównaniu z bawełną, szybciej wysycha i pozostaje zawsze miękką. Długość surduta nie powinna sięgać poniżej siodełka, w przeciwnym bowiem razie mógłby się surdut przy zsiadaniu o siodełko zaczepić. Jako najodpowiedniejsze spodnie uważamy obszerne i niekrępujące ruchów ciała i kolan szarawary, pod kolanami spięte, ale tak lekko aby nie tamowały obiegu krwi: z tego samego powodu nie powinny być buciki silnie zesznurowane. Do krótkich przejażdżek po mieście w interesach można też wygodnie używać zwykłych długich pantalonów, nie należy jednak w takim razie zapomnieć spiąć je na dole, lub dość głęboko założyć, gdyż łatwo mogą się o łańcuch otrzeć i poplamić, a nadto zaczepiwszy się o kliny korbowe mogą być narażone na podarcie.

Co się tyczy ubiorów damskich, to kwestya ta nie łatwą jest do rozstrzygnięcia i

zawsze toczy się walka: spodnica — czy spodnie?

ś

Nie możemy się i tu wdawać w jakie szczegóły, panie bowiem same dość mają smaku w kwestyi ubiorów, a więc i tu rzucimy tylko kilka uwag. Przedewszystkiem unikać należy ubioru, któryby gdziekolwiek uściskał i obieg krwi tamował; mamy tu na myśli w pierwszej linii ów nieszczęśliwy pancerz — sznurówką zwany, który normalne oddechanie robi niemożliwem. Jako materyał używać należy tylko wełnę, lekkie nakrycie głowy i lekkie obuwie Niema wprawdzie wątpliwości, iż szarawary praktyczniejczemi i wygodniejszemi są od spodnicy; nie mogą się nigdzie zaczepić, nie stawiają wiatrowi takiego oporu jak spodnica, umożliwiają użycie męskich kół — silniejszych i zwyszajnie lżejszych, ale dużo jeszcze pono czasu upłynie, zanim się ogół pań naszych na strój ten zdecyduje. Tymczasem zalecamy lekkie miękkie wełniane suknie, któreby lekko spadały na dół, bez obrąbków ze środka, o któreby się mogły korby zaczepić Suknie do jazdy na kole muszą też być znacznie krótsze od dziś zwyczajnie używanych, i sięgać najdalej do kostek.



KRONIKA.

Od Administracyi.

Ze smutkiem musimy skonstatować, iż opłata prenumeraty za „Koło" nader leniwie i nieregularnie wpływa do kasy wydawnictwa a nadto w licznych wypadkach zupełnie przepada.

Opieszałość ta znacznej części szanownych prenumeratorów przyprawia nas o znaczne straty i szkody, a wydawnictwo w takich warunkach staje się wprost niemożliwem.

Byłoby to rzeczywiście hańbą dla naszego społeczeństwa sportowego, gdyby nie zdołało utrzymać tego jedynego pisma fachowego, dziś kiedy wszystkie tego rodzaju pisma za granicą tak znakomicie prosperują, wywierając tem samem tak poważny wpływ na rozwój samego sportu.

Upraszamy tedy usilnie o wyrównanie zaległości, nadsyłanie przedpłaty i zjednywanie nowych prenumeratorów.

Administracya „Koła".

— 72,548 członków liczył z 1. października Touring-Club de France.

— Köcher żyje, a wiadomość podana przez dzienniki, jakoby w Hamburgu spadł z koła i zabił się, jest nieprawdziwą. Dnia 22. zm. na zimowym torze w Hamburgu był Köcher prowadzonym przez motor z osadą Müller-Reckzeh. Wskutek pęknięcia pneumatyka przewrócił się motor tak nieszczęśliwie, iż kierujący go Müller spadł i odniósł ciężkie skaleczenia, wskutek których zmarł, Reckzeh jak i Köcher dzięki swej przytomności wyszli bez szwanku.

— Welocyped napowietrzny. Włościanin rosyjski, samouk, niejaki Mitrejkin, według doniesienia tamtejszych pism wynalazł welocyped napowietrzny. Opis i model swego przyrządu do latania złożył do rozporządzenia głównego sztabu w Petersburgu.

— Bourillon spiewakiem! Dowiadujemy się że słynny ten wyścigowiec złożył egzamin do konserwatoryum paryskiego z odznaczeniem. Bourillon rozporządza pono pięknym głosem tenorowym, a na 80 kandydatów „stanął drugim u celu". Porzuca więc karyerę wyścigową i pragnie szukać karyery na deskach teatralnych.

Ważniejsze wyścigi rekordy i matche.

— Hamburg-Roterbaum 15. października (na torze zimowym). Wyścig główny 1.000 m. po 4 przedbiegach i 2 międzybiegach; 1. Ellegard 2:03, 2. Verheyen o $^1/_2$ długości, 3. Seidl. — Wyścig 5 km. z prowadzeniem: 1. Robl 5:54$^4/_5$, 2. Köcher, 3. Fischer. — Wyścig 10 km. z prowadzeniem 1. Köcher 11:54 $_2/_5$, 2. Robl, 3. Fischer. — Wyścig na dwojakach 2000 m. po 2 przedbiegach: 1. Verheyen-Sensburg 2:37, 2. Käser-Hansen o $^1/_2$ długości, 3. Fischer-Rettig o $1^1/_2$ długości.

— Paryż 15. października. Match 1-godzinny Taylor-Linton zdobywa Taylor robiąc 53 km. 633 m. i zostawiając Lintona na 50 km. 433 m.

— Roubaix. Grand prix odbyła się w 7 przedbiegach, 2 biegach kwalifikacyjnych i 3 międzybiegach, po których w biegu rozstrzygającym na 2000 m. przybywają do mety 1. Broka, 2. Jacquelin, 3. Tommaselli

— Wyścig oficerski na 1000 m. urządzony przez węgierski klub atletyczny.

zakończył się zwycięstwem kapitana generalnego sztabu Jana Wydy. 2. por. Paweł Orban, 3. zastępca oficera Eug. Serwański.

— Mistrzowstwo węgierskie drogowe na 100 km. zdobył Franciszek Papp w 3 g. 13 min.

— Paryż 25. października. Match między Jacquelinem a Huretem zgromadził na torze parku książęcego bardzo liczną publiczność. Zwyciężył Jacquelin. Jacquelin jechał wyśmienicie 5 km. w $5:19^4/_5$, 10 km. w 10:30, 20 km. w $21:01^1/_5$, 30 km. w $31:45^3/_5$, 40 km. w $42:22^2/_5$, 50 km. w $53:19^4/_5$. Światowy rekord 10 km. ustanowił Bouhors na $10:07^4/_5$ (dotychczas Champion $10:12^1/_5$).

— Paryż 29. października. Match 1-godzinny 1. Taylor $56:75^1/_5$, 2. Champion o 100 m. w tyle, 3. Bor o 3 okrążenia.

Samochody.

— Wypadek na samochodzie. Tydzień piotrkowski donosi, że podczas prób, odbywanych z nowosprowadzonym samochodem w Piotrkowie, właściciel tegoż p. Gajewski, podczas osobistego kierowania nim, chcąc wyminąć furę z wapnem, która zajechała mu nagle drogę, tak silnie przy zetknięciu się z nią został uderzony korbą kierownika od samochodu w rękę, że takowa w jednej chwili pękła mu w kostce. Pan G. wyjechał do Warszawy dla poddania się stosownej operacyi. Wypadek ten wydarzył się w zeszłą niedzielę w obrębie Piotrkowa. Trzeba przyznać, że przy zetknięciu się z wapniarzami, zawsze łatwo o wypadek, wapniarz bowiem nigdy się nikomu z drogi nie usunie.

— 100 km. w $1:37:24^2/_5$ zrobił 17. zm. Gastè na kole motorowem na torze parku książęcego.

— Wiedeń 22. październ. Wyścigi samochodowe na torze wyścigów konnych — pierwsze w tym rodzaju na świecie, — — udały się wyśmienicie, gromadząc około 10.000 widzów Wyścigi te urządził austr. Klub samochodowy, przeznaczając dochód na dotkniętych powodzią.

— Prof. Jan Dybowski, znany podróżnik po Afryce, później dyrektor departamentu rolnictwa w protektoracie francuskim w Tunisie, a obecnie dyrektor Ogrodu kolonialnego, założonego w r. z. w celach doświadczalnych w Vincennes pod Paryżem, doniósł akademii nauk ścisłych, że udału mu się w ogrodzie tym wyhodować roślinę, zwaną Encomia, pochodzącą z północnych Chin, której owoce zawierają 28 proc. gutaperki Dotychczas gutaperkę otrzymywano jedynie na wyspach Malajskich, wskutek czego była ona bardzo droga (przeszło 15 fr. za kilogram). Wynik, otrzymany przez Dybowskiego, pozwoli znacznie zmniejszyć cenę tego tak ważnego dla fabrykacyi obręczy pneumatycznych produktu.

Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski ul św. Marka 10

Sekretarz: Dr. Jan Rzepecki Bank krajowy.

Skarbnik: Wojciech Lerch Bank Zaliczkowy, ul. Hetmańska

Redaktor wiadomości klubowych: Kazimierz Hemerling, ul. Szopena 7.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka

Na posiedzeniu Wydziału z dnia 27. października uchwalono, że tor wyścigowy zamkniętym zostanie z dniem 15. listopada b. r.

Wydział uprasza wszystkich Panów, by swoje rowery, ubrania, rekwizyta i t. p. z lokalności Klubu na torze wyścigowym — przed 15. bm. odebrali, gdyż po tym terminie nie może Wydział przyjąć na siebie odpowiedzialności za pozostawione tam przedmioty.

Zapowiedziane na dzień 4. b. m. Walne Zgromadzenie L. K. C. nie mogło się odbyć z powodu braku potrzebnego kompletu!

Smutny to objaw braku zainteresowania się członków sprawami klubu.

Następne Walne Zgromadzenie, na którem uchwały zapaść mogą przy każdej ilości członków, odbędzie się w niedzielę dnia 19. bm. o godzinie 7. wieczór w lokalu Redakcyi „Koła“, przy ulicy Szopena 7., z tym samym porządkiem dziennym.

Kółko kręgielniane L. K. C. pertraktuje z zarządem Kasyna mieszczańskiego o najem kręgielni przez zimę na jeden dzień w tygodniu. Ktokolwiek by z członków zechciał do kółka przystąpić zechce się zgłosić ustnie lub pisemnie u prezesa dra Jana hr. Drohojowskiego (Bank krajowy).

Wkładka miesięczna na pokrycie kosztów najmu wynosić będzie około 1 zł. miesięcznie.

„ŻART“

Jedyny polskim humorem zaprawny, bogato illustrowany dwutygodnik satyryczno - polityczny wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca. Cena 90 ct.

Zaś prenumeratorom „Koła“, zniżamy na 70. ct kwartalnie.

P. T. Kolarzom

polecam moją nową otwartą i z komfortem urządzono

Cukiernię
(Hotel Francuski)

KAROL CZUDŻAK.

Precz z szelkami! **Precz z paskami!**

Ważne dla cyklistów

Jedynym najlepszym przyrządem do podtrzymywania spodni jest

zdrowotny spężynowy podtrzymywacz spodni



wygodny, zawsze dobrze przylegający, nie tamujący oddechu, nie uciskający i nieogrzewający ciała, nie wymagający guzików, zawsze dobrze działający, do zastosowania przy każdych spodniach.

Ceny: za sztukę ct. 75.; za 3 sztuki złr. 1·80; za 12 sztuk złr. 6·—.

Do nabycia u firmy:

JÓZEF SCHWARCZ
Wiedeń I. Sterngasse 13 59.

Czyszczenie rowerów w abonamencie.

Najnowszej konstrukcyi i silnej budowy

ROWERY

od **120** zł.

ze słynnej fabryki „OPEL“ w Rüsselheim.

Najnowsze latarki acetylenowe, dzwonki, siodełka, cyklometry, czapki, paski, koszulki,

oraz

wszelkie przybory dla kolarzy

poleca

po cenach najniższych

TADEUSZ GUSTOWICZ

we **LWOWIE.**

ul. Akademicka l. 12.

Używane rowery pneumatyczne od 60 złr.

Zlecenia z prowincyi odwrotną pocztą.

Cenniki i prospekta na żądanie.

Dostawca Oddziału Kolarzy Sokoła Lwowskiego, Lwowskiego Klubu Cyklistów i t. d.

J. CALDERONI

(H. ROSENTHALA następca.)

Zakład mundurowania pp. Oficerów i Urzędników

we Lwowie, ul. Kopernika 9.

Poleca:

Kompletne stroje dla cyklistów w najnowszych fasonach. — Mundury sokole, płaszcze, oraz wszelkie potrzeby do mundurów. — Stroje ćwiczebne sokole. Mundury wojskowe i urzędnicze i wszelkie do nich potrzeby. — Broń przyboczną i palną. — Czapki własnego wyrobu i t. d. — Przyjmuje zamówienia na sztandary i szarfy. — Wielki wybór augielskich i krajowych materyi na stroje kolarskie i mundury.

Największy wybór włoskich przyborów do szermierki.

Ceny umiarkowane stałe.



RADFAHR-HUMOR
i Radfahr-Chronik

kosztuje w Niemczech kwartalnie 1 M. 50 f.
W Austryi (ze stemplem kwartalnie 1 złr. 75 ct.

Redakcya:
R. Braunbeck i K. Ronninger.
w Monachium.

Zamawiać można tylko przez poczte.



Nadzwyczajna offerta

Orygınalne amerykańskie nowe koła

„Light", Migotti & Co.

które kosztowały 260 zł., sprzedaję jak długo zapas starczy z acetylem przyborami i latarką za 90 zł.

140 najlepszy, Gregerowskich kół (Luxus Modell 1899) zamiast po 1.20 za 75 złr. Angielskie „Swift zamiast 160 za 80 zł. Damskie koła najlepszego gatunku pod ścisłą gwarancyą z przynależytościami wszystko nowe po 75 i 85 złr. Wielki skład mało używanych kół po 40, 50 i 65 zł. Katalogów nie rozsełamy bo to sprzedaż okazyjna.

Skład fabryczny rowerów **M. RUNDBAKIN,**
IX Berggasse 3., Wiedeń.

KAROL DOMICZEK

elektro-mechanik dostawca c. k. kolei państwowych
Lwów, ul. Sykstuska 1. 23.

Wzorowo urządzony specyalny warsztat dla naprawy rowerów

pędzony **motorem gazowym,** zaopatrzony w **znakomitą niklowalnię** i **piec do emaliowania** wykonuje szybko i starannie **wszelkie naprawy rowerów, niklowanie, emaliowanie i całkowite odnawianie tychże. Siły robocze znacznie zwiększone!**

Nadto poleca

Znakomite rowery marki „ADLER" oraz własnego wyrobu!

Wszelkie przybory do rowerów utrzymuje tylko w najlepszej jakości!

Royal Progress i *Waffenrady*

Cena złr. **120·—** i złr. **160·—**

państwowych fabryk broni w **Steyr**

znane i cenione od tylu lat z dobroci i wytrzymałości na naszych złych drogach wyszczególniają się

1) **Biegiem** niezrównanie lekkim, n i e n u ż ą c y m.

2) **Materyałem i budową** nieskazitelnemi.

3) **Wykończeniem** tak sumiennem i tak dokładnem, że za każdą z tych maszyn najdalej idące gwarancye udzielamy.

Cenniki rowerów i przyborów zasyła bezpłatnie

Jeneralne zastępstwo państwowych fabryk

Firma **Wiktor Berger** Lwów

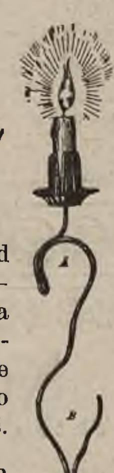
ul. Akademicka l. 8.

(Własny warstat mechaniczny i szkoła jazdy.)

Wyrób krajowy!

N o w o ś ć !

Przyrząd do umocowywania świeczek i podarków na „BOŻEM DRZEWKU“.



Zalety: Położenie świeczek pozostaje bez względu na układ gałęzi zawsze pionowem. Efekt oświetlenia jest nadzwyczajny. — Świeczki trzymają się mocno w drucianej osadzie i nie skapują na gałęzie, wypalając się aż do ostatniego kawałeczka, bez niebezpieczeństwa zapalenia gałęzi. — Żmudne i bez kwestyi niebezpieczne uwiązywanie podarków, ciasteczek i t. p. odpada zupełnie. — Drzewko całe można w nadzwyczaj krótkim czasie bardzo efektownie ubrać.

Pudełko zawierające 36 sztuk wspaniale w czterech kolorach zabarwionych lichtarzyków na świeczki i 72 sztuk przyrządów do wieszania podarków, — **razem 108 sztuk kosztuje franco 85 ct.**

Zamówienia, jakoteż i przesyłki pieniężne przyjmuje z grzeczności Administracya „KOŁA“ we Lwowie, ul. Szopena l. 7.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.